

O *GUAJARÁ* E O INÍCIO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO MADEIRA

DANTE RIBEIRO DA FONSECA*
Historiador

SUMÁRIO

Introdução
A navegação no Rio Madeira
Os vários *Guajarás*: mercantes e de guerra, a vela e a vapor
O *Guajará* do Rio Madeira
A família Miranda
A viagem pioneira e o destino do *Guajará*
O *Guajará* na província do Amazonas
Considerações finais

INTRODUÇÃO

O processo de estabelecimento da navegação a vapor na parte brasileira da bacia do Rio Amazonas iniciou-se em 1826, quando o navio norte-americano *Amazon*, o primeiro movido a vapor de que temos notícia na região, aportou em Belém e tentou penetrar naquele rio para praticar

o comércio. Foi impedido de realizar seu intento pelo governo do Pará. Após esse frustrado tentame de comércio fluvial, seguiram-se diversas outras empreitadas para o estabelecimento de linhas de navegação a vapor, todas também frustradas.

Na segunda metade daquele século, a navegação a vapor e a produção da goma elástica cresceram juntas na Amazônia. Em

* Dante Ribeiro da Fonseca é graduado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e doutor em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). É professor no Departamento de História da Fundação Universidade Federal de Rondônia (Unir).

1843, o *Guapiaçu*, pertencente à Marinha de Guerra, foi o primeiro barco a vapor a singrar as águas do Rio Amazonas entre Belém e Manaus. Em 1852, o imperador do Brasil concedeu ao Barão de Mauá o privilégio da constituição de uma companhia de navegação para explorar naquele rio a linha Belém/Manaus/Nauta (Peru). Pretendia conter, com essa iniciativa, a pressão internacional pela livre navegação no Rio Amazonas e atender ao interesse do comércio regional, crescentemente envolvido com o negócio da borracha. No ano seguinte, essa empresa, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, inaugurou suas operações com a viagem do vapor *Marajó*.

Nos volumosos tributários do Grande Rio a navegação a vapor seria também implantada, porém com dificuldades. Sobre esse ponto, declarava, em 1853, o presidente da província do Pará que os quatro grandes afluentes do Amazonas, os rios Madeira,

Tapajós, Tocantins e Xingu, possuíam obstáculos que impediam a navegação a vapor em toda sua extensão, somente superáveis com muito trabalho e despesa “[...] podendo-se então fazer a navegação por meio de barcos pequenos e apropriados”. (CUNHA, 1853, p. 20).

É evidente que essa preocupação e a posterior implantação das linhas de navegação a vapor ligavam-se diretamente à importância comercial ou geopolítica atribuída pelos governos provinciais a cada um daqueles tributários. No que tange ao Rio Madeira, os dois interesses se apresentavam. Já nos anos de 1850 nota-se o crescimento da sua

participação no comércio regional, perceptível inclusive pelo interesse do governo provincial do Amazonas em nele estimular a navegação a vapor.

Em 1855, o presidente daquela província, Sebastião do Rego Barros, reclamava do “luxo demasiado” em realizar a companhia de Mauá duas viagens mensais ao Rio Negro, por estarem as povoações daquele rio decadentes e quase desabitadas. Propunha então que “[...] convertesse uma dessas viagens em favor do Rio Madeira [...]” (*Jornal Treze de Maio* nº 489 de 19/5/1855). Em 1861, outro presidente da mesma província pede a extensão

da navegação a vapor pelos afluentes do Rio Amazonas, ressaltando: “Em quanto não se consegue a de todos os rios, a que primeiro deve ser atendida, é a do Rio Madeira”. (CUNHA, 1861, p. 44)

Tais declarações revelam a importância daquele rio nos anos iniciais de crescimento da produção da borracha, confirmada pelas

estatísticas econômicas e fiscais. Em 1860, o Rio Madeira contribuiu com aproximadamente 25% da renda provincial (CUNHA, 1861, p. 44) e em 1862 já participava com pouco mais de um terço de todos os produtos exportados pela província. Isso conferia a ele destacada posição (CUNHA, 1864, p. 27). Refletia essa importância as falas dos presidentes da província do Amazonas. Em 1861, Manoel Clementino Carneiro da Cunha afirmava sobre o Rio Madeira: “É hoje talvez o ponto mais importante da Província pelo seu comércio, e indústria” (CUNHA, 1861, p. 44). Adolfo de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda ates-

Em 1860, o Rio Madeira contribuiu com aproximadamente 25% da renda provincial e em 1862 já participava com pouco mais de um terço de todos os produtos exportados pela província

tava passar o Rio Madeira: “[...] com razão por ser de todos o mais rico e mais povoado [...]” (LACERDA, 1864, p. 42).

Naqueles anos, os produtos da Bolívia incrementavam esse comércio pelo Rio Madeira. No relatório de 1865, o mesmo presidente da província declarava ser a Bolívia, mais do que qualquer outro dos nossos vizinhos, necessitada da saída fluvial pelo Brasil através do Rio Madeira, o que renunciava o grau que um dia atingiriam essas relações comerciais (LACERDA, 1865, p. 17).

Assim é que transitaram no Rio Madeira no ano de 1864, provenientes da Bolívia, 70 ubás (canoas) com mercadorias avaliadas em cerca de 12:000\$ em produtos agrícolas e pecuários como: couros, graxa, cacau, charutos, açúcar, charque, gado etc.” (LACERDA, 1865, p. 23). Um relatório da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas informava que, no ano de 1865, 98

canoas, transportando 32 mil arrobas de mercadorias e impulsionadas por 1.276 índios remeiros provenientes da Bolívia, de Cuatro Ojos, no Rio Pirai, e de Exaltación, no Rio Mamoré, desceram o Rio Madeira para comercializar seus produtos (*Apud* BASTOS, 1866, p. 253).

Nesse mesmo ano, havia no Rio Madeira três localidades com alguma importância. Estavam situadas às seguintes distâncias de sua foz: Borba, 25 léguas; Canumã, 47 léguas; e Crato, 130 léguas. A cachoeira de Santo Antônio, onde iniciava o trecho encachoeirado para quem subia o rio, ficava a 168 léguas da foz do Rio Madeira, ou seja, a 38 léguas do Crato (MELLO, 1866,

p. 341). Nessas propostas iniciais para o estabelecimento da navegação regular a vapor no Rio Madeira, o ponto final da navegação era sempre a localidade do Crato.

Era em Santo Antônio que terminava a livre navegação. Então, qual a razão de descarregar os vapores em Crato e seguir a remo por mais 38 léguas? É que, ao menos até o ano de 1872, não havia em Santo Antônio povoação que desse suporte à navegação rio acima, papel este que seria cumprido pelo Crato. Outro elemento importante é que a fronteira do Brasil com a Bolívia corria a partir do ponto médio do Rio Madeira.

Crato ficava próximo desse limite.

A NAVEGAÇÃO NO RIO MADEIRA

Até a primeira metade do século XIX, era a navegação nos rios da Amazônia feita a remo e vela e apresentava perigos e dificuldades de toda ordem, inclusive ataques de salteadores. Além

desses “piratas”, mencionados pelo ilustre intelectual amazonense Mário Ypiranga Monteiro (*Os piratas do Rio Madeira, Caiari*), o cônego Francisco Bernardino de Souza relaciona uma série de ataques realizados por indígenas às embarcações e aos estabelecimentos rurais, ou mesmo aos povoados, na Amazônia nos anos de 1860. Destacaremos dois no Rio Madeira: “Em 1860, no Crato, Rio Madeira, perpetraram os Parintintins cinco mortes. [...] Em 1869, na foz do Rio Machado, assaltaram os Parintintins a uma canoa e mataram a flechadas dous dos tripolantes, conduzindo os cadáveres para suas malocas” (SOUZA, 1875, pp. 136-137). O Rio Machado, ou

Tempestades, ataques dos nativos, doenças que dizimavam as tripulações, fugas dos remadores eram elementos da realidade adversa àquele que se aventurava pelas águas do Rio Madeira

Ji-Paraná, é o principal afluente do Rio Madeira, que deságua no alto do seu curso.

Além disso, desbarrancamentos das margens dos rios nas vazantes (terra caída) faziam naufragar canoas. Tempestades, ataques dos nativos, doenças que dizimavam as tripulações, fugas dos remadores, entre outras dificuldades, eram elementos da realidade adversa que povoava o cotidiano de todo aquele que se aventurava pelas águas do Rio Madeira naqueles anos. A navegação a vapor poderia evitar a maior parte desses riscos ou minimizá-los e tornar-se um meio mais rápido e eficiente de transporte de cargas e passageiros.

Em 1858, programou o presidente da província do Amazonas uma viagem para aquele rio. Solicitou então ao Ministério da Marinha a disponibilização de um vapor que o levaria nessa viagem. A concessão da embarcação foi anunciada em 3 de setembro de 1858, mas em 18 de novembro a concessão foi negada, visto que o vapor designado teve outra destinação (FURTADO, 1859, p. 11). Naquele mesmo ano, pouco depois dessa frustrada tentativa, temos notícias de um vapor de nome *Guajará* que subiu o Rio Madeira. É possível que seja a primeira embarcação utilizando essa tecnologia a navegar naquele rio. Sobre o episódio, informa, em 1859, Francisco José Furtado, presidente da província do Amazonas, que:

A navegabilidade do importante Rio Madeira ficou demonstrada até o Crato, pela viagem do vapor mercante – *Guajará* – que em Dezembro o percorreu até àquelle ponto, informando-me o Commandante que pode ser navegado por vapores que demandem maior calado que o *Guajará*. (FURTADO, 1859, p. 12)

Notícias sobre esse evento, com teor idêntico, foram publicadas em vários jornais naqueles dias. Outras iniciativas com

o objetivo de pesquisar as condições de trânsito e colonização por aquele rio foram tomadas nos anos de 1860 e seguintes. O engenheiro João Martins da Silva Coutinho viajou pelo Rio Madeira em 1861, no vapor *Pirajá*, da Marinha de Guerra brasileira. Partiu o vapor de Manaus no dia 1º de julho de 1861, com destino às localidades de Serpa, Silves, Canumã e Rio Madeira. Coutinho, nessa viagem, foi “[...] procurar pontos para assentar colonias [...]” (*Estrella do Amazonas* no 558, de 6/7/1861).

Em 1864, Coutinho repetiu a viagem ao Rio Madeira, também no vapor *Pirajá* até o Crato, prosseguindo o trajeto dali de canoa. Entre a cachoeira de Santo Antônio e Salto do Teotônio a canoa naufragou, sem perda de vidas. Em razão de avaria no *Pirajá*, foi fretado o vapor *Inca*, da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, para repor os instrumentos e demais aprovisionamentos perdidos. Reconstituída, a expedição seguiu viagem pelo trecho encachoeirado do Rio Madeira (LACERDA, 1864, pp. 33-34). Ambas as viagens tiveram como ponto final dos vapores a localidade do Crato. Os registros pesquisados revelam então os três primeiros vapores que percorreram aquele rio até o Crato, a saber: o *Guajará* (1858), o *Pirajá* (1861 e 1864) e o *Inca* (1864).

Que navio *Guajará* era esse? A quem pertencia? Onde foi construído? Quais suas características? Pelas poucas informações contidas no relatório provincial, soubemos que era um barco a vapor e que navegou pelo Rio Madeira em dezembro de 1858.

OS VÁRIOS GUAJARÁS: MERCANTES E DE GUERRA, A VELA E A VAPOR

Houve diversas embarcações com esse nome na Amazônia no século XIX. Na primeira metade do século XIX, existiu uma embarcação da Marinha de Guerra do Brasil:

a Escuna *Guajará*, que em 1835 estava no Pará e no ano seguinte fez parte das operações contra os cabanos (MENDONÇA, 1959, p. 114-115). Há referência ainda a duas outras embarcações militares com esse nome: a Fragata *Guajará*, que foi desmontada sem que tivesse sido concluída sua construção, e o Patacho *Guajará*, que teve sua construção iniciada no Arsenal de Marinha do Pará em 1886 e ali concluída em 1922 (TELLES, 1998, parte IV, p. 199). Essas três primeiras embarcações encontradas eram embarcações militares e a vela, nenhuma podia ser então aquele navio que subiu o Rio Madeira em 1858. Houve também um navio mercante de nome *Guajará*, de nacionalidade francesa, que operava na Amazônia no ano de 1858. Era impulsionado a vela e possuía três masts. Embora de utilização mercante e com o mesmo nome, não é esse o *Guajará* buscado, pois não era um navio a vapor.

Quanto aos vapores mercantes, houve um vapor *Guajará* que fez a linha São Luís-Belém. Não foi aquele que subiu o Rio Madeira, em razão de que apenas em 31 de maio de 1861 foi entregue à Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão. Outro vapor com esse nome fez linha na Amazônia no século XIX: o *Laurium*, lançado ao mar no dia 2 de agosto de 1879. Passou por diversos proprietários na Europa até que, no Brasil, foi adquirido pela Cia. de Cabotagem do Grão-Pará, em 1897, quando recebeu o novo nome de *Marajó*; em 1900 foi renomeado *Guajará* (Tyne Built Ships e LOUREIRO, 2007, pp. 115 e 248). Assim, o *Guajará* II somente foi construído 21 anos depois daquele outro vapor *Guajará*, de 1858.

O GUAJARÁ DO RIO MADEIRA

Temos notícia ainda de outro vapor com o nome de *Guajará* que operou dentro da Amazônia. Foi um “navio de pás construído por Cammell Laird, nº 229, em 1858, atra-

vés de Dwart, Potter & Co, de Liverpool” (LOUREIRO, 2007, p. 248). Essa informação confere com a “Lista de embarcações construídas nos estaleiros da Cammell Laird” (LVCCLS). As questões que se colocavam agora eram: 1) Quando esse *Guajará* iniciou a operar na Amazônia? e 2) A quem esse *Guajará* pertencia em 1858?

Constatamos então que havia somente um vapor *Guajará* que começou a navegar dentro da Amazônia em 1858 e que foi encomendado à Inglaterra. Também que somente houve um vapor construído pela Cammell Laird em 1858 com o nome *Guajará*. No relatório lido para a Assembleia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1858, o presidente da província do Pará, Ambrósio Leitão da Cunha, informou: “Chegou ultimamente um Vapor de propriedade do lavrador José Antonio Miranda, cujo destino consta que será a navegação no rio Capim e visinhos” (CUNHA, 1858, p. 37). Os relatórios provinciais demonstram que, exceto os navios da empresa de Mauá, apenas o *Guajará* operava naquele ano na Amazônia.

Ocorre, porém, que, em outubro de 1858, é atribuída a outra pessoa a propriedade do vapor *Guajará*. Em uma publicação “a pedidos”, cujo título é *Vapor Guajará*, lemos: “Um abastado proprietário manda vir de Inglaterra um vapor à sua custa, [...] o Ilm. Sr. Commendador Miranda dono do vapor *Guajará* satisfaz a vontade do publico, resultando pequena viagem à Vigia” (Gazeta Oficial nº 124 de 7/10/1858). O Comendador Miranda de que nos fala o jornal não era José Antônio de Miranda, mas seu irmão de nome muito parecido, o Comendador Antônio José de Miranda. Nos jornais consultados, tanto a embarcação como sua carga, quando esta aparece consignada, são registradas ora em nome de um, ora de outro. Assim, os registros que encontramos vinculam o nome dos dois irmãos como proprietários da embarcação desde o ano de 1858.

A FAMÍLIA MIRANDA

Já assentado que o vapor *Guajará* pertenceu aos irmãos Antônio José de Miranda e José Antônio de Miranda a partir de 1858, resta falar sobre seus proprietários. Eram prósperos comerciantes paraenses daquela segunda metade do século XIX. O vapor *Guajará* transportava, para comercializar nos armazéns da firma Miranda Irmãos & Companhia (BATISTA, 2004, p. 149), em Belém, tanto a produção da fazenda de José Antônio de Miranda, localizada no Rio Capim (*Gazeta Oficial* nº 62, de 19/3/1859) quanto produtos agrícolas e extrativos que adquiriam no interior amazônico. Além disso, o vapor *Guajará* fretava cargas para terceiros e conduzia também passageiros, tanto para particulares como para o governo, conforme demonstram vários anúncios nos jornais paraenses e amazonenses da época.

Aparentemente, dos dois irmãos, Antônio José era a figura de maior destaque e posses. Afora comendador, foi deputado provincial por diversas vezes e vice-provedor da Santa Casa de Misericórdia (*Treze de Maio* no. 55, de 14/8/1861). Abrangiam os negócios desse notável irmão um espectro mais amplo que o de José Antônio.

A VIAGEM PIONEIRA E O DESTINO DO GUAJARÁ

Mas a viagem mais importante, que reservará para a história do Rio Madeira esse ignorado vapor, foi aquela pioneira

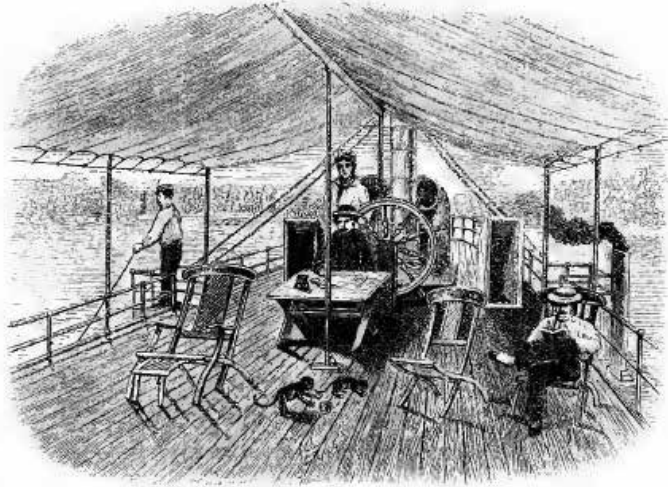


Figura 1: O convés do “Guajará”.

Fonte: BROWN; LINDSTONE, 1878, p. 423.

que fez entre os anos de 1858 e 1859. Em novembro de 1858, cogitava o Comendador Antônio José de Miranda candidatar-se à subvenção de 12:000\$000 oferecida pelo governo da província do Amazonas com vistas à navegação entre o Porto de Moz, Almerin, Alenquer, Monte Alegre e Faro, enviando para viagem a esses portos o seu vapor *Guajará* (*Correio Mercantil* nº 311, de 17/11/1858). A viagem iniciada no mês seguinte ao Rio Madeira objetivava também investigar a possibilidade de explorar, sob subsídio governamental, esses portos.

Assim, no dia 11 de novembro de 1858, o *Guajará* partiu para o Amazonas. Segundo o *Correio Mercantil*: “Tem que tocar em todos os pontos de escala dos vapores da companhia do Amazonas até Manaus” e seguia “[...] sobremaneira carregado [...]” (*Correio Mercantil* nº 329, de 6/12/1858). Em razão de todas essas escalas, chegou a Manaus no dia 1º de dezembro de 1859 e no dia 3 de janeiro daquele ano chegava a Serpa, localidade próxima à embocadura do Rio Madeira, de retorno do Crato (*Gazeta Oficial* nº 15, de 20/1/1859). Estava de volta a Belém no

dia 10/1/1859. Assim, fez o percurso de volta do Crato até Belém, com paradas em portos intermediários, em 12 dias e 22 horas. Nesse retorno, ocupou 22 tripulantes, conduzia dois passageiros brasileiros, um francês e um inglês e transportava 81 toneladas de carga de vários produtos consignados em nome de Antônio José de Miranda (*Gazeta Oficial* nº 7, de 11/1/1859).

O GUAJARÁ NA PROVÍNCIA DO AMAZONAS

Nos anos de 1860, continuou o vapor *Guajará* a fazer viagens pelo Rio Madeira, inclusive transportando passageiros entre as diversas localidades daquele rio ou próximas. Antônio José de Miranda já havia falecido no ano de 1867, pois no rol dos imóveis urbanos arrolados pela arrecadação provincial do Pará consta a indicação dos seus herdeiros. No mesmo ano, José Antônio abriu outra firma, em sociedade com Leonardo Augusto de Farias Vivas e Gentil Augusto P. de Farias, a qual tomou a razão social de José Antônio de Miranda & Cia. Nela, continuou a negociar gêneros como açúcar, cacau e cachaça, além dos diversos outros gêneros extrativos (*Jornal do Pará* nº 93, de 24/4/1867).

O orçamento nacional de 1865-1866 dotava recurso para subvenção de linha regular de navegação entre Manaus e o Crato (Lei nº 1.245, de 28 de junho de 1865, SF/SIL). Em 1866, Alexandre Paulo de Brito Amorim criou a Companhia Fluvial do Alto Amazonas. No mesmo ano, a presidência

da província do Amazonas foi autorizada, pela Lei nº 158, de 7 de outubro, a: “[...] contractar com Alexandre Paulo de Brito Amorim, ou com qualquer outro, a incorporação de uma companhia de navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro” (MATTOS, 1869, p. 51).

Requeriu então o Comendador Brito Amorim ao governo brasileiro a concessão para a navegação a vapor naqueles rios e as obteve por meio do Decreto nº 3.898, de 22 de junho de 1867, assinado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura. Partindo do porto de Manaus, essas linhas teriam seus términos nas seguintes localidades:

no Madeira, em Santo Antônio; no Purus, em Iutanan; e no Negro, em Santa Isabel. A importância comercial dos rios Madeira e Purus é novamente revelada pelo número de viagens anuais a serem realizadas pela empresa: 12 viagens para o Madeira e o Purus e seis para o Rio Negro (CLIB, 1867, p. 215, Tomo XXX, pt. II).

A 6 de abril e 2 de dezembro de 1869, entraram no porto de Manaus, respectivamente, os vapores *Madeira* e *Purus*, da Companhia Fluvial. Eram vapores gêmeos, possuindo as mesmas dimensões, com lotação absoluta de 800 toneladas, sendo mais de 300 toneladas livres para carga, e movidos por motores de 150 cavalos. Ficaram estabelecidas pelo governo provincial as seguintes escalas, na subida e na descida do Rio Madeira: Manaus, Canumã, Borba, Tabocal, Manicoré, Baetas, Juma, Crato, Cavalcanti e Santo Antônio (MATTOS, 1870, 38). Estava inaugurada a navegação regular a vapor no Rio Madeira, mais de

A importância comercial dos rios Madeira e Purus é novamente revelada pelo número de viagens anuais a serem realizadas pela empresa: 12 viagens para o Madeira e o Purus e seis para o Rio Negro

dez anos depois da viagem pioneira do *Guajará*.

Em 1871, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas ficou autorizada a negociar com uma empresa estrangeira os direitos e as obrigações que possuía com o governo brasileiro (Decreto Imperial nº 4.735, de 7/6/1871, CLIB de 1871, tomo XXXIV, parte II, pp. 341-342). Em 1872, a Amazon Steam Navigation Co. Ltd. adquiriu o patrimônio e os encargos

contratuais havidos pela Cia. de Navegação e Comércio do Amazonas com o governo e foi autorizada por este a operar no Império do Brasil (Decreto nº 5.020, de 18/7/1872, CLIB de 1872, Vol. XXXV, parte II, p. 617).

Quanto ao *Guajará*, em dezembro de 1871 já não pertencia mais aos Miranda, estava incorporado à Companhia Fluvial do Alto Amazonas (*Jornal do Pará*, 1871). Em 1873, a sucessora da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, a Amazon Steam Navigation Co. Ltd., começou a operar no transporte fluvial da Amazônia. Em janeiro de 1874, continuava o *Guajará* a ser utilizado nas linhas da Cia. Fluvial do Alto Amazonas, partindo para uma viagem de Manaus a Tefé (Rio Solimões) no dia 20 daquele mês (*Commercio do Amazonas* nº 126, de 17/1/1874).

Ocorre, contudo, que, em 21 de março do mesmo ano, o Decreto Imperial nº 5.575 concedeu à Companhia Fluvial do Alto Amazonas autorização para transferir à Amazon Steam Navigation Company Limited todos os direitos e favores que possuía

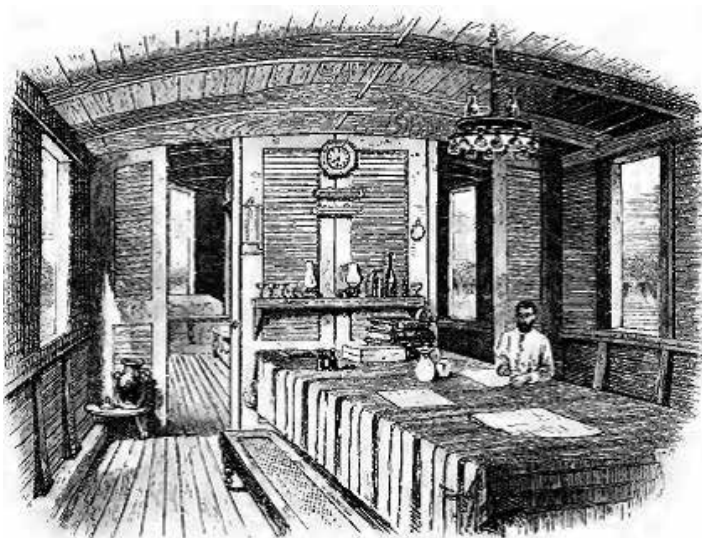


Figura 2: O salão do *Guajará*

Fonte: BROWN; LINDSTONE, 1878, p. 422

por lei, e bem assim os respectivos encargos (CLIB de 1874, tomo XXXVII, parte II, p. 220). A Amazon Steam havia promovido em 1873 uma expedição de pesquisa no vale amazônico. Os expedicionários, depois de utilizarem dois dos seus navios, o *Belém* e o *Beija-Flor*, embarcaram, em agosto de 1874, no navio que iria conduzi-los à parte final da expedição, o *Guajará* (SÁ, 1996, pp. 67 e 105), que naquele momento já compunha o patrimônio da Amazon Steam Navigation Co. Ltd. em razão de essa empresa ter comprado a Cia. Fluvial do Alto Amazonas.

As últimas notícias que obtivemos do *Guajará* datam de 1878. Contudo, já desde 1872 era apontada sua inadequação para operar nas linhas de navegação da província do Amazonas “[...] pelo seu grande calado e escassez de acomodações [...]” e também em razão de ser considerado um “[...] velho vapor [...]” (REIS, 1872, pp. 35-36). Em março de 1877, continuava o *Guajará* a prestar serviços à Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas Ltda. (Amazon Steam Navigation Co. Ltd.), servindo à linha de Belém para Abaeté.

Em maio de 1877 o *Guajará* foi aprovado na vistoria feita no Arsenal de Marinha de Belém, juntamente com os vapores *Beija-Flor*, *Inca*, *Andirá* e *Marajó*, que receberam permissão para continuar navegando (*Diário de Belém* nº 105, de 10/5/1877). Em fevereiro do ano seguinte, foram vistoriadas no Arsenal de Marinha as embarcações *Tocantins*, *Andirá* e *Guajará*, sendo as duas primeiras consi-

deradas aptas a navegar, mas “[...] o vapor *Guajará* foi condenado a não emprender viagem sem primeiro calafetar o convez e a tolda” (*Jornal do Pará* nº 66, de 21/3/1878). No final daquele ano, o *Guajará* completaria 20 anos de construção e serviços prestados à Amazônia Brasileira já não navegava mais para a província vizinha. Desde então, não encontramos mais quaisquer referências a essa embarcação nas fontes que tivemos disponibilizadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A literatura sobre o surgimento e a expansão da navegação a vapor na bacia do Amazonas tem se empenhado em estudar as empresas que surgiram após 1852, ano

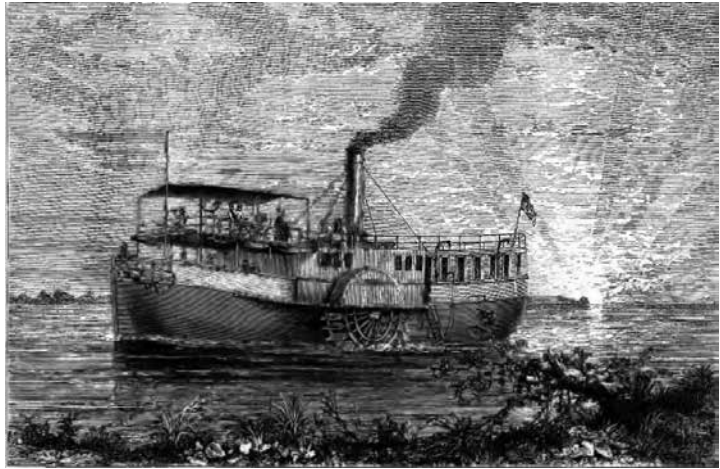


Figura 3: O barco fluvial *Guajará*, pioneiro da navegação a vapor no Rio Madeira

Fonte: BROWN; LINDSTONE, 1878, pp. 418-9

da inauguração da navegação mercante a vapor no Grande Rio. Resultado disso é que, com muita frequência, a navegação

Consultando cerca de uma dezena de dissertações, teses, artigos acadêmicos e obras de referência sobre o tema, a impressão que se tem é que este navio não existiu.

O *Guajará* terminou sua vida útil na obscuridade em que permaneceu até hoje, embora tenha participado de um evento histórico

a vapor “particular”, aquela promovida por comerciantes ou seringalistas, que não compunham o material flutuante dessas empresas, fica colocada em segundo plano. Contudo, essa modalidade de navegação, não regular, também representou importante papel no esforço que conduziu a Amazônia Brasileira ao posto de virtual monopolista e, portanto, maior fornecedor mundial

de goma elástica até a segunda metade do século XX.

A história do vapor *Guajará* ilustra bem essa opção preferencial dos pesquisadores

pelas empresas de navegação, que exploravam a navegação regular, de linha, nos rios da Amazônia. Em toda a bibliografia consultada para a realização desse pequeno trabalho, apenas vemos referência a ele em uma fonte secundária: *História da navegação no Amazonas*, de Antônio José Souto Loureiro (2007). Essa ausência reflete a opção de pesquisa, que antes destacamos, em virtude de que, como vimos, o vapor *Guajará* é citado em diversas fontes primárias, fato que a conclusão de nossa pesquisa vem comprovar.

Consultando cerca de uma dezena de dissertações, teses, artigos acadêmicos e obras de referência sobre o tema, a impressão que se tem é que este navio não existiu. Nosso esforço neste pequeno trabalho foi trazer à luz o que pudemos, até agora, resgatar sobre a história dessa embarcação e sua participação no comércio regional amazônico.

Conseguimos rastrear sua história de 1858, ano em que foi construída na Inglaterra e entregue no Pará, até 1878, quando os sinais de sua decadência já eram visíveis. Após esse ano não encontramos mais qualquer referência ao *Guajará*. É possível que tenha sido sucateado ou vendido a um país vizinho, desaparecendo dos registros brasileiros. O fato é que na “Lista alfabética dos navios de guerra e mercantes do Império do Brazil”, publicada em 1886, não está registrado qualquer navio com esse nome. Terminou sua vida útil na obscuridade em que permaneceu até hoje, embora tenha participado de um evento histórico.

Assim, teve o Rio Madeira os seus pioneiros e o seu *Guapiaçu*: os empresários paraenses José Antônio e Antônio José de Miranda e o vapor *Guajará*. Uns e outros ficaram, pela força do tempo, fora das atividades que inauguraram e na obscuridade.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Amazônia; Rio Madeira; Navegação fluvial; Linha de navegação;

FONTES CONSULTADAS

- BASTOS, Aureliano Candido Tavares. *O valle do Amazonas: estudo sobre a livre navegação do Amazonas. estatística, produccões, commercio, questões fiscaes do valle do Amazonas*. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1866.
- BATISTA, Luciana Marinho. *Muito além dos seringais elites, fortunas e hierarquias no Grão-Pará c. 1850 c. 1870*. (Dissertação de Mestrado) Programa de Pós-Graduação em História Social do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004.
- BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. *Fifteen thousand miles on the Amazon and its tributaries*. London: Edward Stanford, 1878.
- CLIB - Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1867. Tomo XXX, parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1867.
- CLIB - Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1872. Tomo XXXV, parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872.
- CLIB - Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1874. Tomo XXXVII, parte. II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

- CLIB - Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1871. Tomo XXXIV, parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871.
- Commercio do Amazonas, Manaus, [Periódico], Anno V, nº 126, Amazonas, 17 de janeiro de 1874., Correio Mercantil, Rio de Janeiro, [Periódico], anno XV, nº 311, Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1858. Correio Mercantil, Rio de Janeiro, [Periódico], anno XV, nº 329, Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1858.
- COUTINHO, João Martins da Silva. *Relatório apresentado ao Illm. e Exm. Snr. Dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha, Presidente da Provincia do Amazonas, por João Martins da Silva Coutinho*. In: Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1862.
- COUTINHO, João Martins da Silva. *Relatório da exploração do Rio Madeira (1864)*. In: *Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1865.
- CUNHA, Ambrosio Leitão da. *Relatorio lido pelo ex. mos. vice-presidente da provincia, na abertura da primeira sessão ordinaria da XI. legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1858*. Pará: Typographia Commercial de Antonio José Rabello Guimarães, 1858.
- CUNHA, José Joaquim da. *Falla que o exm. o snr., presidente desta provincia, dirige a Assembléa Legislativa Provincial na abertura da mesma Assembléa no dia 15 de agosto de 1853*. Pará, Typographia de Santos & filhos, 1853.
- CUNHA, Manoel Clementino Carneiro da. *Falla dirigida a á [sic] Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas na abertura da 2ª sessão ordinaria da 5ª legislatura no dia 3 de maio de 1861 pelo presidente da mesma*. Manaós: Typographia. de Francisco José da Silva Ramos, 1861.
- CUNHA, Manoel Clementino Carneiro da. *Relatorio com que o exm. sr. presidente da provincia, passou a administração ao primeiro vice-presidente, exm. snr. dr. Manoel Gomes C. de Miranda, e com que o exm. snr. dr. Sinval Odorico de Moura abriu a segunda sessão da Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas*. Maranhão: Typographia do Frias, 1864.
- Diario de Belém* [Periódico], Belém, nº 105, 10 de maio de 1877.
- Estrella do Amazonas* [Periódico], Manaus, nº 558, 30º trimestre, Amazonas, 6 de julho de 1861.
- FURTADO, Francisco José. *Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas apresentou na abertura da sessão ordinaria em o dia 3 de maio de 1859 o presidente da mesma provincia*. Manaós: Typographia de Francisco José da Silva Ramos, 1859.
- Gazeta Official*, Pará [Periódico], nº 07, Belém 11 de janeiro de 1859.
- Gazeta Official*, Pará [Periódico], nº 124, Belém 7 de outubro de 1858.
- Gazeta Official*, Pará [Periódico], nº 15, Belém 20 de janeiro de 1859.
- Gazeta Official*, Pará [Periódico], nº 62, Belém 19 de março de 1859.
- Jornal do Pará* [Periódico], Belém, nº 66, 21 de março de 1878.
- Jornal do Pará* [Periódico], Belém, 1871.
- Jornal do Pará*, Belém [Periódico], Anno V, Pará, nº 93, 24 de abril de 1867.
- LACERDA, Adolfo de Barros Cavalcanti de Albuquerque. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da provincia do Amazonas na sessão ordinaria do 1º de outubro de 1864, pelo presidente da mesma provincia*. Pernambuco: Typographia. de Manoel Figueiroa de Faria & Filho, 1864.
- LACERDA, Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque. *Relatorio com que entregou a administração da provincia do Amazonas ao illm. e exm. sr. tenente coronel Innocencio Eustaquio Ferreira de Araujo*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1865.
- LOUREIRO, Antônio José Souto. *História da navegação no Amazonas*. Manaus: Gráfica Lorena, 2007.
- LVCCLS - *List of vessels constructed by Cammell Laird shipbuilders*. Wirral Arquivos. Disponível em: <http://www.wirralhistory.net/lairds.html#XREF>.
- MATTOS, João Wilkens (Ten.-cel.) *Relatorio lido pelo exm. o sr. presidente da provincia do Amazonas, na sessão d'abertura da Assembléa Legislativa Provincial á 25 de março de 1870*. Manaós: Typographia. do Amazonas de Antonio da Cunha Mendes, 1870.

- MATTOS, João Wilkens (ten.-cel.). *Relatorio com que o exm. o sr. presidente da provincia do Amazonas abriu a Assembléa Legislativa Provincial no dia 4 de abril de 1869*. Manaus, Typographia do Amazonas do Antonio Cunha Mendes, 1869.
- MELLO, Antonio Epaminondas de. *Relatório com que o Exmo. Snr. Dr. Antonio Epaminondas de Mello entregou a administração da Provincia do Amazonas ao Exmo. Snr. Dr. Gustavo Adolpho Ramos Ferreira*, vice-presidente da mesma. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1866.
- MENDONÇA, Mário F. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª ed., ampliado e atualizado pelo Serviço de Documentação-Geral da Marinha. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1959.
- MONTEIRO, Mário Ypiranga. *Os piratas do Rio Madeira (Caiari)*. Biblioteca Virtual do Amazonas. Disponível em: <http://bv.cultura.am.gov.br/templates/areatematica/seriememoria/pdfs/1b6fc2ca2c1a3eab5e9755f37f53d68.pdf>.
- NASCIMENTO, José Maria do. Lista alfabética dos navios de guerra e mercantes do imperio do Brazil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.
- REIS, José de Miranda da Silva (Gal.). *Relatorio apresentado a Assembléa Legislativa Provincial do Amasonas na primeira sessão da 11ª legislatura no dia 25 de março de 1872 pelo presidente da provincia*. Manaus: Typographia de Gregorio José de Moraes, 1872.
- SÁ, Magali Romero. *James William Helenus Trail: A British Naturalist In Nineteenth-Century Amazonia*. A Dissertation Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy, Department of Philosophy, University of Durham, United Kingdom, 1996.
- SF/SIL- Senado Federal. Secretaria de Informação Legislativa. Lei nº 1.245 de 28 de junho de 1865. Fixa despeza e orça a receita geral do Imperio para o exercicio de 1865 - 1866, e dá outras providencias. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=73703&tipoDocumento=LEI&tipoTexto=PUB>
- SOUZA Francisco Bernardino de (cônego). *Comissão do Madeira: Pará e Amazonas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. “História da Construção Naval no Brasil”, Parte IV. In: *RMB - Revista Marítima Brasileira* / Serviço de Documentação Geral da Marinha. V. 118, nos. 7/9, jul./set. 1998, Trimestral. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha.
- Treze de Maio*, Pará, [Periódico], Belém, nº 489, 19 de maio de 1855.
- Treze de Maio*, Pará, [Periódico], Belém, nº 55, 14 de agosto de 1861.
- Tyne Built Ships *A history of Tyne shipbuilders and the ships that they built*. Disponível em: <http://www.tynebuiltships.co.uk/L-Ships/laurium1879.html>.